

12

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

GVG § 13; BGB § 1004

Für eine Immissionsabwehrklage, die auf eine nur mit behördlicher Genehmigung oder Zustimmung mögliche Verlegung der Haltestelle eines privatrechtlich betriebenen Omnibusunternehmens abzielt, ist der Rechtsweg vor den Zivilgerichten gegeben.

BGH, Urt. v. 11. November 1983 - V ZR 231/82 - OLG Bremen
LG Bremen

116

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

V ZR 231/82

URTEIL

Verkündet am
11. November 1983
H i r t h ,
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

V[redacted]gesellschaft B[redacted] AG, vertreten durch ihren
Vorstand Werner K[redacted], W[redacted] Straße [redacted], B[redacted],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] -

g e g e n

Dr. Kurt G[redacted], L[redacted]straße [redacted], B[redacted],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [redacted] -

12

- 2 -

Der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. November 1983 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Thumm und die Richter Dr. Eckstein, Prof. Dr. Hagen, Linden und Dr. Vogt

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 21. September 1982 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger ist seit 1970 Eigentümer des Grundstücks R-straße in B-, das mit einem - von ihm vermieteten - Sechsfamilienhaus bebaut ist. Seit 1960 unterhält die Beklagte vor dem Haus eine Endhaltestelle für ihre Omnibuslinie 6.

Wegen der davon ausgehenden Immissionen (Geräusche, Abgas, Verhalten der Fahrgäste) begehrt der Kläger von der Beklagten in erster Linie die Aufhebung der Haltestelle, hilfsweise deren Verlegung, weiter hilfsweise deren Umwandlung in eine Kurzhaltestelle.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Aufhebung der Haltestelle verurteilt; das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und den Urteilstenor dahin gefaßt, die Beklagte habe ihren Fahrplan so abzuändern,



daß die Haltestelle vor dem Grundstück R[]straße [] ent-
falle. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte
ihren Klageabweisungsantrag weiter; der Kläger beantragt,
die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist unbegründet.

I.

1. Zu Recht bejaht das Berufungsgericht die Zulässigkeit des ordentlichen Rechtswegs (§ 13 GVG). Es handelt sich um eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit. Maßgebend hierfür ist die Natur des Rechtsverhältnisses, aus dem der Kläger nach seinem Tatsachenvortrag den Klageanspruch ableitet. Er verfolgt einen Anspruch nach § 1004 BGB auf Beseitigung von Eigentumsstörungen, die sich nach seiner Behauptung aus dem Betrieb der Busendhaltestelle ergeben. Die Beklagte erfüllt zwar eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, ist jedoch eine Aktiengesellschaft, die dem Kläger auf der Ebene der Gleichordnung gegenübersteht. Die abzuwehrenden Störungen gehen nicht auf die Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt - auch nicht in der Form der sogenannten schlicht hoheitlichen Verwaltung - zurück. Entgegen der Auffassung der Revision läßt sich deshalb der vorliegende Rechtsstreit nicht mit Abwehrklagen gegen Gemeinden selbst vergleichen, die Störungen aus schlicht hoheitlich wahrgenommenen Aufgaben der Daseinsvorsorge betrafen. Es trifft auch nicht zu, daß hier die Vollstreckung eines der Klage stattgebenden Urteils zur Aufhebung oder zur Änderung einer hoheitlichen Maßnahme führen oder hoheitliches Handeln behindern würde (vgl. dazu BGHZ 41, 264, 266; 49, 340, 347; 67, 81/85). In diesem Zusammenhang ist

unerheblich, daß die Beklagte zum Betrieb ihrer Omnibuslinie einer behördlichen Genehmigung bedarf (§ 2 Abs. 1 Nr. 3, § 9 Abs. 1 Nr. 3 PBefG) und ihre Fahrpläne mit Angabe der Haltestellen (§ 40 PBefG) nur mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde ändern kann (§ 45 Abs. 3, § 40 Abs. 2 Satz 1 PBefG) oder, soweit darin eine wesentliche Änderung des Unternehmens liegen sollte (§ 2 Abs. 2 PBefG), diese Maßnahme erneut genehmigungsbedürftig ist (§ 9 Abs. 2 Satz 1 PBefG). Ohne Bedeutung ist auch, daß die Straßenverkehrsbehörde bestimmt, wo die Haltestellenzeichen anzubringen sind (§ 32 BOKraft vom 21. Juni 1975, BGBl I S. 1573, i.d.F. der VO vom 19. April 1977, BGBl I S. 598, und der VO vom 13. Mai 1981, BGBl I S. 428, i.V.m. § 45 Abs. 3 StVO) und dabei dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen hat. Maßgebend ist insoweit die nunmehr geltende Rechtslage, nicht diejenige bei Errichtung der Haltestelle, nach der die Straßenverkehrsbehörde selbst die Haltestelle festsetzte (vgl. § 32 BOKraft i.d.F. der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960, BGBl I S. 554). Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, geht es hier nicht um irgendeine Einflußnahme auf die im Verhältnis zur Beklagten ergangenen oder ergehenden behördlichen Genehmigungs- oder Zustimmungsakte, sondern zunächst um ein Verhalten der Beklagten selbst, die es im Rahmen ihres privatrechtlich ausgeübten Betriebs in erster Linie in der Hand hat, ob und wie sie ihre Fahrpläne gestaltet und darin die Haltestellen festlegt. Unzutreffend spricht die Revision deshalb von einem öffentlich-rechtlichen Planungs- und Funktionszusammenhang (BVerwG NJW 1974, 817/818). Es kommt auch in anderem Zusammenhang vor, daß jemand vor den Zivilgerichten die Verurteilung zu einem Tun begehrt, das behördlicher Genehmigung bedarf (z.B. Abbruch eines Gebäudes). Diese Tatsache allein versperrt jedoch nicht den Weg zu den Zivilgerichten. Der Senat hat demgemäß auch in einem gleich-

gelagerten Fall schon nach den früher geltenden Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes die Zulässigkeit des Zivilrechtsweges bejaht (vgl. Urteil vom 21. September 1960, V ZR 89/59, NJW 1960, 2335 insoweit jedoch nicht abgedruckt).

2. Keine Bedenken gegen die Zulässigkeit der Klage ergeben sich ferner aus der Tatsache, daß der Kläger rechtskräftig in einem Verwaltungsstreitverfahren gegen die Stadt Bremerhaven (zu dem die Beklagte nach der mündlichen Verhandlung beige-laden worden war) unterlag, in dem er beantragt hatte, ablehnende Bescheide aufzuheben und die damalige Beklagte zu verpflichten, die Bushaltestelle vor seinem Grundstück aufzuheben. Es mag sein, daß das klageabweisende Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen vom 13. Juli 1976 auch Wirkungen im Verhältnis zur Beigeladenen entfaltet (§ 121, § 63 Nr. 3, § 65 VerwGO). Der Verwaltungsrechtsstreit und die vorliegende Klage auf der Grundlage von § 1004 BGB haben jedoch verschiedene Streitgegenstände. Vor dem Verwaltungsgericht ging es um die Rechtmäßigkeit ablehnender Verwaltungsakte der Stadt und einen Anspruch des Klägers auf ein bestimmtes Verwaltungshandeln. Hier geht es darum, ob er die Beseitigung bestimmter Beeinträchtigungen von der Beklagten verlangen kann, wozu als letzte Möglichkeit auch die Aufhebung der Haltestelle in Betracht kommt.

II.

Materiell-rechtlich bejaht das Berufungsgericht auf der Grundlage von Feststellungen des Landgerichts, die die Beklagte in der Berufungsinstanz nicht angefochten hat, einen Anspruch des Klägers nach §§ 1004, 906 BGB. Das Landgericht hält die nächtlichen Geräuschpegelsprünge von annähernd 20 dB (A) bei geschlossenen Fenstern für eine wesentliche

Beeinträchtigung, die nicht ortsüblich sei. Unabhängig von der Frage der Ortsüblichkeit könne der Beklagten auch die Haltestellenverlegung zugemutet werden.

1. Demgegenüber rügt die Revision erfolglos, das Berufungsgericht habe den Begriff der Wesentlichkeit in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht verkannt, weil das Haus des Klägers nur mit Einscheibenfenstern ausgerüstet sei, die nach dem heutigen Stand der Bautechnik übliche Doppelscheibenverglasung vermissen lasse und deshalb gegen Verkehrslärm eine besondere "Empfindlichkeit" aufweise.

Es trifft zu, daß es bei Prüfung der Wesentlichkeit nicht auf die Person des mehr oder minder empfindlichen Nachbarn ankommt, sondern auf das Empfinden eines normalen Durchschnittsmenschen, wobei Natur und Zweckbestimmung des von der Einwirkung betroffenen Grundstücks eine entscheidende Rolle spielen (Senatsurteile vom 18. Juni 1958, V ZR 49/57, BGB LM § 906 Nr. 6; vom 16. Juni 1959, V ZR 47/58, BGB LM § 906 Nr. 11). Maßgebend ist aber der Durchschnittsbenutzer des beeinträchtigten Grundstücks in seiner konkreten Beschaffenheit (Senat aaO). Es ist deshalb nicht darauf abzustellen, wie das Wohngebäude des Klägers theoretisch nach den heutigen Maßstäben unter dem Gesichtspunkt der Lärmabwehr ausgestattet sein könnte. Da der Kläger sein Eigentum innerhalb seiner Grenzen grundsätzlich so nutzen darf, wie er es für richtig hält, ist er auch nicht gehalten, den von der Beklagten erzeugten unzulässigen Lärm durch Einbau von Doppelfenstern abzuhalten (vgl. Senatsurteil vom 6. Juni 1969, V ZR 53/66, WM 1969, 1042, 1045; BGB-RGRK 12. Aufl. § 906 Rdn. 35). Dafür, daß hier unter dem Gesichtspunkt des nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses wegen eines besonders liegenden Ausnahmefalls etwas anderes gelten könnte (Senat aaO), sind weder Tatsachen vorgetragen noch festgestellt.

2. Das Berufungsgericht hat auch nicht verkannt, daß der Abwehranspruch nach § 1004 BGB gegenüber dem Betrieb der Beklagten, der unmittelbar der Befriedigung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses und damit dem allgemeinen Wohl dient, nur eingeschränkt geltend gemacht werden kann und nicht auf Maßnahmen zielen darf, die den Linienbetrieb lahmlegen oder erheblich beeinträchtigen (Senatsurteil vom 21. September 1960 V ZR 89/59, LM BGB § 1004 Nr. 51 = NJW 1960, 2335 m.w.N.). Es stellt von der Revision unangefochten fest, daß die Verlegung der Haltestelle den Betrieb der Beklagten weder lahmlegt noch erheblich beeinträchtigt.

3. Das Berufungsgericht verurteilt die Beklagte zu einem bestimmten Verhalten (Fahrplanänderung), obwohl es grundsätzlich dem Störer überlassen bleiben muß, diejenige Maßnahme auszuwählen, die er zur Beseitigung der Beeinträchtigung für richtig hält. Auch das läßt einen Rechtsfehler nicht erkennen, weil gleichzeitig durch Bezugnahme auf das landgerichtliche Urteil festgestellt ist, daß nur die Verlegung der Haltestelle die Störung beseitigen kann (vgl. BGHZ 67, 252, 254). Auch die Revision erinnert dagegen nichts.

4. Schließlich begegnet das Urteil des Berufungsgerichts materiell keinen Bedenken, weil - wie oben unter I 1 näher dargelegt - die Mitwirkung von Behörden zur Aufhebung (Verlegung) der Haltestelle notwendig ist. Es mag offenbleiben, ob eine Verurteilung zur Änderung des Fahrplans erfolgen könnte, wenn jetzt schon feststünde, daß die erforderliche Mitwirkung von Behörden nicht erreicht werden kann und sich daraus ergäbe, die Kläger vermöchten einen zuerkannten Beseitigungsanspruch unter keinen Umständen durchzusetzen (vgl. BGHZ 62, 388, 393). Die Beklagte hat bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen einen Rechtsanspruch auf Zustimmung (evtl. Genehmigung) der Fahrplanänderung (vgl.

Bidinger, PBefG § 40 Anm. 3). Nach der ausdrücklichen Feststellung des Berufungsgerichts ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, daß die Beklagte mit ihren Bemühungen um Zustimmung (§ 40 Abs. 2 PBefG) oder evtl. Genehmigung (§ 9 Abs. 2 Satz 1 PBefG) und um die anderweitige Bestimmung zur Anbringung des Haltestellenkennzeichens (§ 32 Abs. 1 BOKraft i.V.m. § 45 Abs. 3 StVO) keinen Erfolg haben wird. Das greift die Revision nicht an.

In den Urteilstenor muß hier auch nicht der Vorbehalt behördlicher Genehmigung aufgenommen werden (vgl. Urteil des Senats vom 7. Oktober 1977, V ZR 131/75, LM ZPO § 259 Nr. 6). Die Gründe des angefochtenen Urteils ergeben zweifelsfrei, daß die Beklagte nur verurteilt ist, einen neuen Fahrplan aufzustellen (als "Erstinitiative"), allerdings auch gehalten ist, die zum Vollzug nötigen behördlichen Akte einzuholen. Solange diese nicht vorliegen, kann und muß die Haltestelle nicht verlegt werden.

Dr. Thumm

Linden

Dr. Eckstein

Vogt

Hagen